

# طراحی و ساخت پل خیبری



نویسنده: مهدی خداوردی

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# طراحی و ساخت پل خیبری

نویسنده:

مهدی خداوردی

ناشر چاپی:

پژوهشگاه علوم و معارف دفاع مقدس

ناشر دیجیتال:

مرکز تحقیقات رایانه‌ای قائمیه اصفهان

## فهرست

۵	فهرست
۶	طراحی و ساخت پل خیبری
۶	مشخصات کتاب
۶	اشاره
۶	مقدمه
۸	سازماندهی اولیه
۹	ساحل سازی
۹	انتقال و حمل پل
۱۰	مونتاز و نصب پل
۱۲	روش حمل قطعات مونتاز شده
۱۳	نصب پل و مزایای آن
۱۴	جمع بندی
۱۵	پاورقی
۱۶	درباره مرکز تحقیقات رایانه‌ای قائمیه اصفهان

## طراحی و ساخت پل خیبری

### مشخصات کتاب

عنوان: طراحی و ساخت پل خیبری  
 نوع مقاله: عمومی  
 نویسنده: مهدی خداوردی  
 ناشر: پژوهشگاه علوم و معارف دفاع مقدس  
 موضوع: جنگ ایران و عراق

### اشاره

پژوهشگر مسائل جنگ ایران و عراق  
 جنگ ایران و عراق عرصه خلاقیت‌ها و نوآوری‌های گسترده‌ای بوده است. با توجه به اینکه سال ۱۳۸۷ از سوی مقام معظم رهبری سال نوآوری و شکوفایی نامگذاری شده است، صفحاتی از فصلنامه به خلاقیت و نوآوری و در جنگ ایران و عراق اختصاص یافته است. در این شماره زمینه‌ها، چگونگی طرح، تولید و احداث پل خیبری، در منطقه جزیره مجنون و همچنین موانع و مشکلات به وجود آمده در این راه و چگونگی غلبه بر آن‌ها به عنوان یکی از مهمترین نوآوری‌ها و خلاقیت‌های رزمندگان اسلام در طول جنگ مورد بحث و بررسی مسئولان و دست‌اندرکاران این کار بزرگ قرار گرفته است. این گزارش تحلیلی، برگرفته از مصاحبه‌هایی است که آقای مهدی خداوردی، از محققین حوزه مطالعاتی دفاع مقدس، با تنی چند از دست‌اندرکاران طراحی و ساخت پل‌های خیبری از جمله سردار فتوحی، سردار وفایی، سردار مهرداد، سردار جعفری و آقای سردار نادری انجام داده و در نهایت با قلمی یکدست، آن را در قالب گزارش حاضر تنظیم نموده است. ضمن تشکر از ایشان و عزیزانی که اطلاعات ارزشمندشان را در این خصوص ارائه نموده‌اند، امید است این گزارش بتواند گوشه‌ای از زحمات و ایثارگری‌های صورت گرفته را منعکس نماید.

### مقدمه

در طول جنگ ایران و عراق اجرای عملیات در برخی از مناطق جنگی به دلیل شرایط خاص جغرافیایی، بسیار سخت و در نتیجه غیر قابل باور بود. طرح‌ریزی و اجرای عملیات در جزایر مجنون در یک کیلومتری مرز ایران و عراق و موازی با منطقه طلائیة یکی از این مناطق محسوب می‌شد. منطقه عملیاتی خیبر منطقه‌ای بکر در شرق دجله و داخل هور الهویزه با دو طبیعت متفاوت هور و خشکی بود که از شمال به العزیز و از جنوب به القرنه، طلائیة و زید محدود می‌گردید. آبریزهای ورودی هور از طریق چهار رودخانه (دجله، کرخه، میمه و دویرج) تأمین و از طریق نهرهایی چون کسلره و... از منطقه خارج می‌شد. با توجه به اینکه منطقه عملیاتی در خاک دشمن واقع بود کنترل آب (از حیث افزایش یا کاهش میزان و مسیر آب) در اختیار ارتش بعثی عراق قرار داشت. بیش از ۸۵٪ مساحت هور را

پوشش‌های گیاهی به نام چولان، بردی، شبلان و گاله در بر گرفته بود. در چنین منطقه‌ای اجرای عملیات و مهمتر از آن تثبیت و پشتیبانی منطقه به دلیل آب گرفتگی بخش وسیعی از منطقه بسیار سخت، و در نتیجه غیر قابل باور بود.

با وجود این، منطقه به دلیل موقعیت راهبردی اهمیت زیادی برای ایران و عراق داشت و به همین خاطر از سوی ایران برای اجرای عملیات انتخاب شد. در عین حال موضوع مهم دیگر رعایت اصل غافلگیری دشمن بود. عراق پس از سلسله عملیات‌های آزادسازی (ثامن الائمه، فتح‌المبین، طریق‌القدس و بیت‌القدس) استحکامات زیادی در روبروی نیروهای ایران ایجاد کرده بود. بنابراین اصول استراتژی نظامی و طرح‌ریزی عملیات، چنین اقتضاء می‌کرد که برای انجام عملیات، منطقه‌ای در نظر گرفته شود که اولاً- دشمن تصور انجام عملیات در آن منطقه را نداشته باشد، ثانیاً با توجه به ضعف دشمن در مواجهه با عملیات‌های آبی - خاکی این امکان وجود داشته باشد که در صورت توفیق رزمندگان، معادله نظامی به نفع ایران رقم بخورد. منطقه هور با توجه به ویژگی‌های طبیعی‌اش امتیازاتی را برای ایران به همراه داشت:

- ۱) ناتوانی (احتمالی) دشمن در عملیات آبی - خاکی و عدم توانایی ارتش بعثی در انطباق سریع با موقعیت جدید؛
- ۲) غفلت دشمن از امکان انجام عملیات در منطقه و عدم آمادگی برای استفاده مفید و مؤثر از توانایی‌های خود و به کارگیری زرهی و متعاقب آن سرعت عمل رزمندگان در انجام مانور و دستیابی به اهداف؛
- ۳) بکر بودند منطقه و مهمتر از آن پرهیز از امکان تک‌جبهه‌ای از سوی دشمن؛ و
- ۴) سرعت عمل در حمله به جناحین دشمن و تسلط بر آن.

یکی از فرماندهان سپاه در این مورد تصریح می‌کند: «ما امکانات و تجهیزات دشمن را نداشتیم. دنیا هم به جهت تحریم اقتصادی این تجهیزات را به ما نمی‌داد؛ لذا ناچار بودیم جایی به دشمن بزنیم که کمترین استعداد و انرژی را بکار ببریم و بیشترین تلفات را به دشمن تحمیل کنیم و در ضمن آن، زمین خوبی را تعریف و بیشترین دستاورد را به دست آوریم. این ویژگی‌ها ما را به انتخاب زمین مناسب و بروز خلاقیت و ابتکارات در نحوه پشتیبانی وادار می‌کرد.» [۱].

به دلیل مشکلاتی که نیروهای عمل‌کننده در عملیات‌های قبلی مثل عملیات رمضان و والفجر مقدماتی داشتند، اصل غافلگیری در موفقیت عملیات جدید حرف او را می‌زد. غافلگیری می‌توانست در زمان و منطقه عملیات باشد. به همین جهت تلاش شد تا افراد بسیار کمی در جریان حوادث منطقه عملیات قرار گیرند؛ و تمام شناسایی‌های در نهایت مخفی کاری و عدم ایجاد حساسیت انجام پذیرد. آمد و شد در منطقه به منظور شناسایی اولیه جزایر (شمالی و جنوبی مجنون) و بررسی راه‌های نفوذ از همان ابتدا کاملاً حساب شده انجام می‌شد. منطقه زیر دید مستقیم نفرات دشمن که در دکل‌های دیده‌بانی مستقر بودند، قرار داشت. بنابراین با محدودیت عجیبی روبرو بودیم. فرماندهان و مسئولین هم بسیار مراقب بودند تا در

[ صفحه ۸۳ ]

گفتگو با دیگران، نامی از منطقه برده نشود. ضمناً جهت رفت و آمد از لباس‌های مبدل و محلی استفاده می‌شد [۲]. با وجود امتیازاتی که منطقه هور برای ایران داشت، اجرای عملیات با محدودیت‌های گسترده‌ای نیز روبرو بود. چگونگی اجرای عملیات و پشتیبانی از آن موضوعی حیاتی برای موفقیت آن محسوب می‌شد. پس از انتخاب منطقه عملیات، از همان ابتدا مشخص بود که تخصص‌های فنی نقش و تأثیر اساسی و کلیدی در فرآیند و نتیجه عملیات دارند. به عقیده فرماندهان، اگر ما می‌توانستیم (با توجه به وضعیت طبیعی منطقه) پشتیبانی مداومی از نیروها داشته باشیم، امکان ماندگاری نیروها در منطقه متصرفی زیاد و مفید بود.

با توجه به این حساسیت ساخت پل شناور از همان آغاز در اذهان فرماندهان و مسئولان جنگ به صورت جدی شکل گرفت و پیگیری شد.

شناسایی منطقه و بررسی راه‌های نفوذ، ایجاب می‌کرد که واحدهای پشتیبانی و به خصوص واحد مهندسی برای تسهیل در رفت و آمد نیروها به منطقه و پشتیبانی سریع از آن‌ها به سرعت وارد عمل شود. این اقدامات می‌توانست هم از طریق راه‌های آبی و استفاده از قایق و هم از طریق جاده‌ای که از طلائی (جدید و قدیم) گذشته و به اتوبان بصره - العماره می‌رسید، صورت گیرد. اما از آنجا که استفاده از قایق و هلی‌کوپتر برای انتقال نیرو در آب‌های راکد هور در جریان عملیات و در درازمدت مشکلات عدیده‌ای را ایجاد می‌کرد، لذا احداث پل شناور [۳] اجتناب‌ناپذیر بود.

طبق محاسبه و برآورد اولیه، باید تمهیدات لازم برای ساخت پلی به طول حدود ۱۴ کیلومتر در هور اتخاذ می‌شد. بدیهی بود ساخت چنین پلی با این وسعت باید در نهایت دقت و محاسبات دقیق فنی انجام می‌گرفت. لذا نظر به تعامل تنگاتنگ سپاه پاسداران و جهاد سازندگی (در جریان جنگ تحمیلی) و نیز تجارب ارزنده جهاد در زمینه ساخت پل، طراحی پروژه مزبور به این نهاد واگذار شد و مقرر گردید جهاد تحت نظارت سپاه در مدت ۲ / ۵ ماه این پل را بسازد. در این راستا به لحاظ حفظ مسایل امنیتی، سپاه مجری طرح را تنها از طول تقریبی پل دو جدا آب را کند مطلع ساخت.

برای ساخت پل و چگونگی تأمین مواد مورد نیاز آن، جلسات متعدد و ایده‌های مختلفی ارائه شد. آنچه مهم بود این موضوع بود که پل باید توانایی و قابلیت عبور نیرو و خودروهای سبک (به ظرفیت اسمی ۴ تن) را داشته باشد. طراحان جوان، جسور و هوشمند، خیلی زودتر توانستند طرح‌های مفیدی، را ارائه دهند.

در جلسات متعددی فرماندهان و مسئولین مهندسی سپاه مشخصات و چگونگی ساخت این پل را بررسی کردند و پس از تصویب طرح نهایی، قرارداد ساخت آن ابلاغ گردید. طبق محاسبات انجام شده ۶۰۰۰ قطعه از پل باید در مدت ۲ / ۵ ماه ساخته می‌شد.

### سازماندهی اولیه

پس از تصویب نهایی طرح و با توجه به محدودیت زمانی، به منظور ایجاد سهولت در امور اجرایی و به وجود آمدن هماهنگی لازم میان سازمان‌های مختلف، مقرر شد وزارتخانه‌های بازرگانی، صنایع سنگین، سازمان صنایع و گسترش (کارخانجات تحت پوشش وزارت صنایع سنگین) و بنیاد مستضعفین در سه شیفت ۸ ساعته مراحل ساخت تا تولید را انجام دهند. در این رابطه دستگاه‌های مربوطه تحت نظارت گروه‌های مختلف، ۴۰۰ پرسنل را به کار گرفتند و سازمان اجرایی پل را در دو بخش امور پشتیبانی و تولید و حمل پل تا دیو، مورد بررسی قرار دادند.

برای همه مراحل مختلف ساخت و ساز پل و حمل و نقل آن و کلیه امور مربوط به پل از مونتاژ، نصب، خدمات، نگهداری گرفته تا انتقال آن‌ها چارت سازمان با (زمانبندی‌های لازم) تهیه شد که به همه آن‌ها، بدون اینکه تداخلی پیش بیاید، عمل شد. [۴] البته چون قطعات پل‌ها در کارخانجات مختلف ساخته می‌شد، ساخت اولیه قسمت‌های مختلف پل بعضاً با اشکالاتی مواجه می‌شد. اما به هر حال، مرحله اول (امور پشتیبانی تولید) به ستاد فوریت‌های وزارت سپاه واگذار شد و بخش دوم (حمل و

نقل) از کارخانه تا پادگان شهید حبیب‌اللهی به گروه‌های زیر واگذار گردید:

۱. گروه تخلیه از قطار و بارگیری بر روی تریلر؛

۲. گروه عملیات خاکی (جهت احداث اسکله خاکی که برای تخلیه پل‌ها و به آب اندازی در نظر گرفته شد)؛
۳. گروه تخلیه و آب اندازی؛
۴. گروه مونتاز اولیه؛
۵. گروه انتقال تا محل نصب و اتصال به سرپل اصلی؛
۶. گروه نصب؛ و
۷. گروه نگهداری.

در جریان آزمایش، بعضاً نر و مادگی دو قطعه از دو کارخانه با یکدیگر تطابق نداشت و یا عدم اتصال سیم‌ها به وسیله زنجیر و یا سیم به بدنه پل توسط برخی کارخانجات سازنده، موجب گم شدن و یا سقوط آن‌ها به داخل آب می‌شد که مشکلات فراوانی برای پرسنل نصاب ایجاد می‌کرد.

پس از تصویب ساختار و مشخص شدن مسئولیت‌ها، در بدو امر گردانی به نام «خیبر» در تهران جهت آموزش مراحل اجرایی عملیات نصب تشکیل شد و با استقرار تعدادی پل در دریاچه آزادی، تمرین‌های خود را آغاز کردند و برادر جولایی به همراه تعداد کمی از هم‌زمان به آموزش نیروهای گردان مشغول شدند. [۵].

البته نیروهای گردان (در منطقه عملیات) که از جوانان غیر رزمی بودند در دو گردان سازماندهی شدند. گردان اول در خط مونتاز و دومی در خط نصب در سه شیفت ۸ ساعته کار می‌کردند.

برای اینکار به ناچار نیروهایی را به کار گرفتیم که از حیث جثه و یا سن، امکان حضورشان در گردان‌های عملیاتی خط شکن وجود نداشت. آنان عموماً جوانانی ریز نقش و غیر رزمی بودند که فرمانده گردان‌های عملیاتی از پذیرش آن‌ها برای اجرای عملیات رزمی خط‌شکن اکراه داشتند. لذا باید اذعان کنم هم مدیریت و هم به کارگیری آن‌ها، کمتر از تلاش مهندسین در خلق اثر پل خیبری نبود. ما هرگز به آن‌ها نگفتیم که شما بدرد نخور و کار بلد نیستید بلکه معتقد بودیم این نیروها حتماً در جایی از جبهه به غیر از یگان‌های رزمی می‌توانند مؤثر باشند. [۶].

## ساحل سازی

شیب ملائم آب در هور در نزدیکی ساحل تقریباً به صفر می‌رسید. برای دستیابی به حداقل عمق شناوری لازم، احداث اسکله خاکی ضروری بود. گروه عملیات خاکی طرح اسکله‌ای به طول ۷۵۰ متر (شامل ۵۰۰ متر پل ارتباطی) به عرض ۳ و ارتفاع ۳/۵ متر به اجراء درآورد. عملیات ساخت و ساز اسکله طی ۸ شبانه روز در سه شیفت کاری انجام شد. همچنین جاده خاکی از ابتدای جاده آسفالت تا محل اسکله به طول تقریبی ۱۶ کیلومتر احداث گردید. [۷].

## انتقال و حمل پل

۶۰۰۰ قطعه پل خیبری که حدود ۷۰٪ آن در تهران تولید شده بود به تدریج به منطقه انتقال داده شد. چگونگی انتقال قطعات پل به منطقه به لحاظ رعایت مسائل حفاظتی یکی از مشکلات اصلی پروژه محسوب می‌گردید. در مرحله اول، قطعات از محل تولید تا دپو (اهواز - پادگان شهید



حیب‌اللهی در فاصله ۱۰۰ کیلومتری منطقه عملیات) به وسیله قطار و سپس تا محل اجراء (اسکله) توسط تریلی حمل می‌شد. [۸] [۹] عدم رعایت مسائل امنیتی در زمینه لجستیک، مضرات جبران ناپذیری را متوجه عملیات می‌کرد. در انتقال آشکار قطعات پل خیبری ستون پنجم که عمدتاً در مسیر سه راه خرمشهر حضور داشتند می‌توانستند تعداد خودروها و نوع قطعات حمل شده را آمارگیری کرده و به این ترتیب، دشمن را از جهت حرکت و عمق منطقه عملیاتی مطلع سازند.

نکته مهم در این فرآیند، رعایت مسائل حفاظتی بود. موفق شده بودیم اصل حفاظت را در تهران با وجود آن که کارخانجات زیادی در حال ساخت قطعات مختلف پل بودند کاملاً رعایت و به اجراء بگذاریم. زیرا در طول ساخت، کسی نمی‌دانست این قطعات برای چه منظوری است و در کجا از آن‌ها استفاده خواهد شد. وقتی چنین ملاحظاتی صدها کیلومتر دورتر از منطقه رعایت شد، طبیعی بود که در منطقه این حساسیت بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد. لذا به هنگام انتقال پل‌ها به منطقه، تلاش شد تا رانندگان تریلی‌ها در بی‌خبری مطلق قرار گیرند و تحت هیچ شرایطی متوجه منطقه عملیاتی نشوند.

کار انتقال قطعات به منطقه با تاریکی هوا آغاز و تا قبل از روشنایی مجدد انجام می‌شد. تریلی‌ها با چراغ‌های خاموش روی دژ به عرض ۳ متر و طول ۳۵ کیلومتر که دو سوی آن آب بود، حرکت می‌کردند. کوچکترین غفلت از سوی راننده، واژگون شدن آن‌ها به درون آب هور را به دنبال داشت. به عبارتی؛ راننده‌ها مانند افرادی که چشمانشان بسته است باید روی جاده‌ای باریک حرکت می‌کردند؛ لذا هدایت آن‌ها بسیار مشکل، جسورانه و به صورت حرفه‌ای انجام می‌پذیرفت. برای این منظور یک موتور سوار که جلوی آن‌ها حرکت می‌کرد، وظیفه هدایت رانندگان را به عهده داشت. از سویی باید ذهن برخی راننده‌ها را نسبت به آنچه در طول مسیر می‌دیدند و حساسیت نشان می‌دادند تغییر می‌دادیم، مثلاً اگر اسمی از جزیره به گوششان می‌خورد به او القاء می‌کردیم که نزدیک (یا داخل) جزیره هستیم. اگر حجمی از چراغ‌های روشن را در مسیر می‌دید، می‌گفتیم آن‌ها متعلق به شهر بصره یا مثلاً آبادان هستند.

خلاصه سعی در صحنه سازی داشتیم تا کار فریب به خوبی انجام شود. ناچار بودیم دست به این ترفندها بزنیم. باید ایمنی کار در منطقه محفوظ می‌ماند. [۱۰] البته از آنجا که خروج نیروهای مستقر در منطقه به مدت ۳ ماه ممنوع اعلام شده بود و نگهداری رانندگان جرثقیل برای مدت ۳ ماه امکان‌پذیر نبود، لذا آموزش تعدادی از نیروهای مستقر در منطقه برای فراگیری کار با جرثقیل در دستور قرار گرفت.

### مونتاز و نصب پل

کار مونتاز و نصب پل توسط گردان خیبر متشکل از ۶ گروهان انجام می‌شد. گروهان اول، مسئول نصب و گروهان دوم، عمل مونتاز را انجام می‌داد. انجام این کار طی چند مرحله صورت می‌گرفت:

۱. مرحله اول، حمل قطعات پل از محل دپو تا اسکله؛
۲. مرحله دوم، انتقال آن‌ها از طریق آب تا قسمت مونتاز؛
۳. مرحله سوم، مونتاز قطعات پل؛
۴. مرحله چهارم، انتقال قطعات مونتاز شده تا محل نصب؛ و
۵. مرحله پنجم نصب نهایی قطعات.

در واقع پس از تخلیه قطعات در درون آب، یک ستون از نفرات به فاصله ۶ متر روبروی هم قطعات مزبور را به قسمت مونتاز انتقال می‌دادند. پس از آن ۱۲ قطعه از پل به وسیله گروهی دیگر به یکدیگر متصل شده و توسط گروه انتقال آبی گردان‌های سلمان و مقدار در آب هدایت می‌شد. نظر به نیروی ۲۰۰ کیلوگرمی لازم جهت حرکت هر قطعه پل، برای انتقال هر قطعه دو نفر نیرو در نظر

گرفته شد. روزانه ۳۰ تا ۴۰ و در مواردی ۷۵ تریلی که هر یک حامل چهار قطعه بود، تخلیه، حمل، مونتاژ و نصب می‌شد. [۱۱].

[صفحه ۸۶]

به نظر نمی‌رسد در دنیا و جنگ بین کشورها، ساخت پل شناوری با این عظمت و کاربرد چنین مصالح سبکی، سابقه داشته باشد. این خلاقیت و نوآوری فقط محصول لطف خدا بود که در ذهن نیروهای مهندسی جهاد و سپاه شکل گرفت. [۱۲] فعالیت نیروهای جوانه در مراحل چهارگانه (تخلیه، حمل، مونتاژ و نصب) واقعا حیرت‌آور بود. جوانانی به غایت زحمت‌کش، جدی و حرف‌شنو که با مجاهدت تحسین‌انگیز و تحمل بسیاری از مشکلات طاقت‌فرسا، عزم خود را جزم کرده بودند تا امکان تردد سریع و بی‌دغدغه نیروها را در حین عملیات فراهم آورند. [۱۳] [۱۴] این عملیات در فصل زمستان بود و آن‌ها دائما داخل آب بودند. آن‌ها اکثر اوقات با بیماری‌های سرماخوردگی، سرفه و سینه درد، روبرو بودند. از آنجا که به لحاظ رعایت مسایل حفاظتی در قرنطینه بودند و امکان خروجشان از منطقه وجود نداشت، در همان محل پست‌های امدادی که احداث کرده بودند، معالجه می‌شدند. عمل این نیروها موجب حیرت فرماندهان شده بود. آن‌ها جلوه‌هایی از مقاومت را به نمایش گذاشتند که کمتر بیننده‌ای قادر به کنترل احساسات خود بود و معمولا در محافل و جلسات فرماندهان و مسئولین فداکاری آن‌ها سینه به سینه نقل می‌شد. [۱۵] آن‌ها بدون آن که لباس غواصی داشته باشند تا از نفوذ آب به بدنشان جلوگیری کند، صرفا با به تن کردن بادگیر، در آب سرد هور داخل می‌شدند و با ذکر یا الله یا الله و نامگذاری احداث هر کیلومتر از پل به نام یکی از ائمه اطهار (ع)، خستگی را از تن بیرون می‌کردند. این در حالی است که یکی از فرماندهان پس از گذشت ۲۶ سال از آن روزها، با ژست و لحنی که به خوبی می‌شد احساس عمیق او را از بزرگی و عظمت کار درک کرد چنین اظهار می‌کند: «در طول ۸ سال جنگ تحمیلی، سنگین‌ترین کاری که انجام دادیم نصب این پل‌ها بود. واقعا کار سنگین و پر زحمتی بود. امکان یک لحظه غفلت وجود نداشت چون در این صورت مشکلی پیش می‌آمد. یا نیروهای نصاب، گرا و مسیر را منحرف می‌رفتند یا اتصال پل‌ها بعضا به مشکل برمی‌خورد. همچنین اگر شما روزی ۸ ساعت داخل آب باشید، زمانی که از آب بیرون بیاید، تعادلتان به هم می‌خورد و مدت کوتاهی طول می‌کشد تا درست راه بروید. اما این جوانان به تدریج تجربه راه رفتن و چگونگی استقرار در آب را یاد گرفتند. آن‌ها آموختند که چگونه از نی‌ها به عنوان ابزار کمکی و برای شناور ماندن در محل‌های عمیق‌تر استفاده کنند و آرام آرام یاد گرفتند بدون لباس غواصی و با لباس معمولی روزها و ساعت‌های طولانی در آب بمانند. در آن زمان به دلیل اینکه تحریم بودیم برای تأمین لباس غواصی مشکل داشتیم. اصلا لباس غواصی مقدس بود. مثل یک موشک مالیوتکا برایمان اهمیت داشت. راه کارهایی ارائه شد و تلاش‌هایی برای تأمین آن‌ها از سوی دانشجویان ایرانی مشغول به تحصیل در خارج از کشور انجام شد اما هرگز نتوانستیم به مقدار کافی لباس غواصی بدست آوریم و عموما در مضیقه بودیم [۱۶].

نیروهای نصاب، خستگی‌ناپذیر کار می‌کردند. شب‌ها وظیفه تخلیه قطعات پل از کامیون‌ها و استتار آن‌ها را انجام می‌دادند و روزها یکی یکی پل را به داخل آب می‌بردند و به یکدیگر متصل و نصب می‌کردند. کار برای ۲۴ ساعت

[صفحه ۸۷]

پیش‌بینی شده بود و اگر کسی فرصت می‌کرد ۳ - ۴ ساعت می‌خوابید. اقدامات و تلاش‌ها واقعا غیر قابل توصیف هستند. آن‌ها از نظر روحی و روانی آن قدر شاد بودند که احساس خستگی که زمینگیرشان کند به چشم نمی‌خورد. واقعا نتیجه کارشان تحسین

برانگیز بود. پل طولانی درون آبراه‌ها زیبایی خاص داشت. پل‌ها استراحت‌گاه‌ها، پارکینگ‌ها و... زیبایی خاصی در جزیره مجنون ایجاد کرده بود... و مهمتر این که نتیجه مجاهدت غیر قابل توصیف این نیروها که بعضاً آن‌ها را غیر رزمی می‌پنداشتند، شور و شمع زایدالوصفی بین رزمندگان و مسئولان و فرماندهان ایجاد نمود. [۱۷] تردید به خود راه ندهید که رمز موفقیت این جوانان مرهون حرف شنوی، ایثار و ظرفیت بالای آن‌ها برای تحمل کارهای طاقت‌فرسا (زحمتی که تا کسی به آن مشغول نباشد متوجه عظمت و بزرگی آن نخواهد شد)، همدلی و پیوند عمیق رزمنده با فرمانده خود [۱۸] [۱۹] و سرانجام میل به شرکت در عملیات بود. در این میان؛ گزینه آخر، گزینه اصلی نیروهای فعال در مونتاز و نصب پل بود. چرا که آن‌ها به خاطر شور جوانی و انقلابی، اساساً برای انجام کارهای فنی و پشتیبانی رزمی به جبهه نیامده بودند؛ بلکه شوق شرکت در عملیات (و میل به شهادت) آن‌ها را راهی جبهه‌های نبرد کرده بود. لذا وقتی کار نصب پل به پایان رسید در حالی که بسیاری از آن‌ها به خاطر حضور طولانی مدت در آب‌های سرد هور، مریض بودند (سرماخوردگی، سینه درد و سرفه).

درخواست مشارکت برای عملیات رزمی را کرارا یادآوری می‌کردند. اما آن‌ها از جته‌های کوچکی برخوردار بودند و غیر رزمی بودند لذا تلاش کردیم با لطایف الحیل آن‌ها را قانع کنیم که حداقل برای مدت کوتاهی (چند روز) به استراحت (مرخصی) بروند. بنابراین آن‌ها را جمع کردیم و مراتب تقدیر و تشکر فرمانده لشکر سایر مسئولین لشکر و خودم را اعلام کردم سپس از اهمیت و ارزش خدمات آنها که چقدر اقداماتشان کمک حال رزمندگان بود، و نقش که ایفا کردند صحبت کردم و تصریح کردم که از ارزش اقداماتشان کمتر از نبرد یک رزمنده در خط مقدم نیست و... از آن‌ها درخواست کردم که برای دو روز جهت استراحت به عقب بروند. به محض گفتن این نکته ناگهان صدای اعتراض آن‌ها بلند شد. لحظاتی بعد صدای هق هق گریه آن‌ها که معصومانه التماس می‌کردند ما هم می‌خواهیم در عملیات باشیم و در میدان نبرد باشیم شنیده شد. سرازیر شدن گلوله‌های بلورین اشک در صورت‌های کوچکشان و نگاه‌های ملتسانه‌شان به شدت همه را تحت تأثیر قرار می‌داد. واقعا چه باید می‌کردیم. امکان توجیه و قانع کردن آن‌ها (از این باب که ثواب کار شما کمتر از رزمندگان نیست) بسیار سخت بود. باید کمی صبر می‌کردیم تا از التهاب این درخواست که مانند شوک برایشان بود کاسته می‌شد. سرانجام پس از توضیحات مکرر چند تن از فرماندهان و

[ صفحه ۸۸ ]

مسئولین مهندسی، قرار شد موقتا به عقب بروند و در صورت نیاز حتما از وجود آن‌ها استفاده نمائیم و با این تعهد، آن‌ها کمی التیام پیدا کردند. [۲۰].

### روش حمل قطعات مونتاز شده

حمل قطعات مونتاز شده به داخل آب‌های هور با استفاده از قایق، خشایار، جی.اس.پی و هاورکرافت انجام می‌شد که در ادامه کار برخی از آن‌ها به دلیل مشکلات مورد استفاده قرار نگرفت.

۱) قایق: در آب‌های کم عمق تا ۱۰۰ سانتیمتر و به خصوص در هور که دارای نی‌های انبوه بود، تردد قایق، با مشکلات فراوان مواجه می‌گردید. ورود نی به داخل سیستم خنک کننده موتور و تراکم بیش از حد آن در مسیر عبور، در برخی موارد عملاً حرکت قایق را غیر ممکن می‌ساخت. البته در شرایط عادی و عدم وجود موانع فوق‌الذکر، قایق وسیله مناسبی جهت حمل قطعات پل بود.

۲) خشایار و بیرمایه: نفربر آبی - خاکی خشایار، ساخت اتحاد جماهیر شوروی بوده و از حدود ۳۰ سال پیش تاکنون در ارتش جمهوری اسلامی ایران به کار گرفته شده است. شکل ظاهری آن مانند تانک می‌باشد و در موارد لزوم می‌تواند به حالت شناور

درآمده و به وسیله توربین در آب به حرکت درآید. این وسیله که مأموریت اصلی اش حمل نفر می‌باشد از مدت‌ها پیش، از رده خارج شده بود. با بازسازی آن نیروهای نصاب و در حین عملیات رزمندگان می‌توانستند به آسانی در آب‌هایی به عمق ۱ متر و بدون بروز هر مشکلی حرکت نمایند. ضمن آن که با این دستگاه، نیروهای نصاب می‌توانستند چند پل را به هم متصل کنند و با سرعت بیشتر به فعالیت خود ادامه دهند. استفاده از این دستگاه به خصوص هنگامی که طول قطعات نصب شده به بیش از یک کیلومتر رسید بسیار مفید و مؤثر بود. زیرا وقتی قطعات پل به هم متصل شد و می‌خواستیم قطعات دیگر را به انتهای آن متصل کنیم باید آن‌ها را از کنار این پل‌ها (و از روی آب) عبور می‌دادیم؛ اما تراکم و ضخامت نی‌ها معضلی بزرگ بود. برای این منظور دستگاهی سفارش داده شد که بتواند در حداقل زمان ممکن و به طور اتوماتیک نی‌ها را از حداقل نیم‌متر زیر آب درو نماید. لذا صنایع خود کفایی وزارت سپاه دستگاه مزبور را طراحی نمود. «دستگاه مورد نظر را برای برادران صنعتگر در وزارت سپاه تشریح کردیم بدون آنکه حرفی از منطقه عملیات بزنیم و درخواست کردیم آن را بسازند. مهندسین صنایع در وزارت سپاه پس از مدتی آن را ساخته و تحویل دادند. از آنجا که آن‌ها نمی‌دانستند، این دستگاه برای کجا است محاسبه اصطکاک آب با دیسک‌های ااره، دقیق محاسبه نشده بود. لذا در مرحله کاربرد، با توجه به فشاری که به دیسک‌ها وارد می‌شد، برای دستگاه مشکلات فنی ایجاد گردید و عملاً کارایی خود را از دست داد.

بروز این مشکل سه روز کار را به تعطیلی کشاند. تا این که بر حسب اتفاق دو دستگاه بیرمایه عراقی در جزیره یافت شد. بیرمایه در حقیقت تراکتوری بود که به جای چرخ‌های لاستیکی از چرخ‌های فلزی به قطر سه تا سه و نیم متر و به عرض یک متر از جنس ورق فلزی که با نبش یا سپری به صورت کج آج‌گذاری شده است، بهره می‌برد. نیروی محرکه موتور با دو دیفرانسیل به چهار چرخ منتقل

[ صفحه ۸۹ ]

می‌شد و سهولت حرکت دستگاه را در هور و بر روی نی فراهم می‌آورد. حرکت بیرمایه بر روی نی موجب خرد شدن و خوابیدن نی‌ها در زیر سطح آب می‌گردید. از آنجا که این دستگاه آسیب دیده بود، نه قطب‌نمایی داشت و نه موتورهای آن کار می‌کرد. لذا به سرعت نسبت به راه اندازی آن اقدام گردید. با توجه به دقت کم و امکانات محدود، یک موتور قوی روی آن نصب گردید و از آنجا که قطب‌نما نداشت، من (سردار وفایی) روی خشایار ایستادم و به اپراتور، سمت و سوی مسیر را راهنمایی می‌کردم. بیرمایه به آرامی در میان نی‌هایی به ارتفاع ۲ تا ۳ متر حرکت می‌کرد. آنقدر غرق در حرکت بیرمایه و قدرت کشش آن بودیم که حواسمان به مسائل حاشیه‌ای نبود. شاید خداوند ذهن را اینگونه مشغول کرده بود. ۲ یا ۳ کیلومتر که پیش رفتیم ناگهان بردار مهرداد با هیجان گفت: پشت سرت را نگاه کن، دیدم درست به اندازه عرض ۲ متر نی‌ها ۲، ۳ متری خرد شده‌اند. [۲۱] به عبارتی دستگاه فوق‌بهترین وسیله برای ایجاد آب راه و بریدن نی‌ها بود. لذا از این دستگاه برای انتقال قطعات پل به جلو استفاده زیادی بردیم. یعنی به جای آن که دانه دانه پل‌ها را ببریم ۵ - ۶ قطعه را به بیرمایه می‌بستیم و کیلومترها آن‌ها را بدون زحمت جلو می‌بردیم.

## نصب پل و مزایای آن

پس از مونتاژ اولیه قطعات، حمل آن‌ها به محل نصب پل با ملاحظات زیادی صورت می‌گرفت زیرا گشت‌های شناسایی مرتب به منظور شناسایی آب راه‌ها در منطقه تردد می‌کردند و این مسأله می‌توانست خطراتی را در برداشته باشد. به خصوص هنگام

جاگذاری سیم‌ها به پل، گاهی سر و صدای زیادی ایجاد می‌شد. لذا نیروهای نصاب با آغاز تاریکی هوا تیوبی را روی سیم‌ها می‌انداختند و بعد با چکش ضربات لازم را برای جا انداختن آن‌ها فرود می‌آوردند و با این روش به طور قابل ملاحظه‌ای از ایجاد سر و صدا کاسته می‌شد. البته گشت شناسایی خودی نیز در حوالی نیروهای نصاب، مراقب فعالیت‌های گشتی‌های دشمن بودند. همچنین با توجه به عرض کم پل‌ها، ساخت پارکینگ و پست‌های امدادی نیز از ضروریات بود. برای این منظور، آن‌ها با اتصال دو یا سه سطح پل از عرض به یکدیگر، توانستند در هر ۵۰۰ متر از مسیر یک پارکینگ تعبیه نمایند؛ و در محل‌های مناسب نیز پست‌های امدادی جهت رسیدگی سریع به مجروحین در نظر گرفته شد.

«به طور کلی با توجه به مسیر طولانی عقبه با خط مقدم و مشکلات عدیده مربوط به نقل و انتقال نیروها، احداث پل مزایای فراوانی داشت. نخست، علاوه بر احداث پارکینگ‌ها با ایجاد پدهای جانبی، استقرار نیرو برای مدت کوتاه در نزدیکی خط مقدم دشمن مهیا گردید. دوم، با ایجاد پدهای جانبی و تعبیه تیربارهای دوشکا روی آن‌ها، عملاً تمهیدات مناسبی برای مقابله با هلی‌کوپترهای دشمن و تأمین امنیت نیروهای خودی اتخاذ گردید. سوم، با نصب پل‌ها و سیم‌کشی خطوط تلفن صحرائی، برقراری ارتباط بی‌سیم به شدت کاهش یافت و شنود مکالمات خودی توسط دشمن به حداقل ممکن رسید. چهارم، سرعت انتقال نیروها به خطوط مقدم به طور چشمگیری افزایش و تسهیل یافت؛ زیرا در غیر این صورت، می‌بایست حجم زیادی از نیروهای عملیاتی توسط قایق‌ها منتقل می‌شدند که در بسیاری مواقع امکان انحراف قایق‌ها در آب راه‌ها وجود داشت. علاوه بر این‌ها، احداث پست‌های امدادی در نزدیکی منطقه درگیری از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بود. تفاوت این پست‌های امدادی (که روی پدهای جانبی و در کنار مسیر اصلی ساخته شد) با پست امدادی روی جاده اصلی این بود که چون دشمن شاخص جاده را داشت لذا هنگام عملیات همانند یک سیل ثابت، گرای آن را داشت و به راحتی مورد هدف توپخانه و هواپیماها قرار می‌گرفت. لیکن پست‌های امدادی داخل هور در میان نی‌ها استتار شده بودند و محل آن‌ها برای دشمن شناخته شده نبود، از این رو از امنیت بیشتری برخوردار بود.

[ صفحه ۹۰ ]

## جمع بندی

عملیات مونتاز، انتقال قطعات مونتاز شده تا محل نصب و نصب نهایی پل از ابتدای فعالیت تا انتها، هیجده روز به طول انجامید و در تاریخ ۲۷ / ۱۲ / ۱۳۶۲ پل به ساحل دشمن رسید. طی این مدت، بروز مشکلاتی باعث تعطیلی سه روزه شد و در نتیجه ۱۵ روز کار مداوم در سه شیفت ۸ ساعته انجام شد. با احتساب طول پل (۱۳۸۵۰ متر) و زمان اجرای پروژه، پیشروی متوسط پل روزانه ۷۰۰ متر تخمین زده شد. در ارتباط با تنلژ و بار ترافیکی، مشکلی احساس نگردید زیرا هر قطعه پل برابر وزن یک خودرو طراحی شده بود و از طرفی سرعت و بار مجاز ۲۰ کیلومتر در ساعت و ۵ / ۱ تن به وسیله تابلوهایی برای روی پل مشخص گردیده بود. در نخستین شب نصب پل تا بامداد جمعه ۵۰۰ و انت توپوتا از روی آن تردد کردند که با احتساب یک تن بار بر روی هر وانت جمعه ۵۰۰ تن ملزومات از این طریق به جزایر شمالی مجنون انتقال داده شد. گفتنی است از ابتدای غروب آفتاب تا نیمه شب، پل از سمت خودی به سمت جزیره یک طرفه بود و پس از آن کلیه خودروها به عقب باز می‌گشتند.

راز موفقیت این حماسه بزرگ در عرصه مدیریت فن آوری، مرهون مهندسین هوشمندی بود که تحت مدیریت مهندس شهیدپور شریف کار می‌کردند. همچنین میدان دادن به جوانان از دیگر دلایل موفقیت در خلق این اثر بدیع بود. جوانانی که فرصت یافتند در روزهای پر التهاب و پر مخاطره توان و استعداد خود را به منصف ظهور برسانند و با کسب تجربه در فرآیند ساخت، تولید، مونتاز،

نصب و نگهداری اشکالات خیلی زود متوجه و نسبت به رفع آن‌ها اقدام نمایند.

از مهمترین دستاوردهای ساخت این پل تحسین برانگیز که مهندسی رزمی سپاه مشارکت فعالی در آن داشت می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱) تحول در عرصه اندیشه مهندسی رزمی؛
- ۲) تحول در عرصه سازمان و ساختار؛
- ۳) تحول در عرصه فرآیند کسب دانش نوین؛
- ۴) تحول در عرصه برخورد با نیروهای مبتنی بر استعداد محوری؛
- ۵) تحول در اجرای فرآیندهای اجرای پروژه؛ و سرانجام
- ۶) تحول در آفرینش گری.

موفقیت‌ها در عرصه مدیریت فن آوری مرهون افراد هوشمند بود تا سازمان هوشمند. توفیق در این عرصه فرماندهان سپاه را بر آن داشت، تا مهندسی رزمی سپاه را پرورش به سمت و سوی سازمانی هوشمند سوق دهند. جلسات عموماً محل و مجالی بیشتر برای فکر کردن در فضای تعامل و تبادل دانش و انتقال تجربیات و عرصه‌ای برای مسئله شناسی و راه‌حل‌یابی بود. این دستاوردها بعداً در سایر عملیات‌ها مورد استفاده قرار گرفت که در موفقیت آن‌ها مؤثر بود.

## پاورقی

- [۱] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار مهرداد.
- [۲] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار وفایی.
- [۳] نظر به اینکه نامی که برای عملیات در نظر گرفته شده بود موسوم به خیبر بود، لذا پل شناور مورد نظر به نام پل خیبری شهرت یافت.
- [۴] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار وفایی و سردار مهرداد.
- [۵] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار وفایی.
- [۶] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار فتوحی.
- [۷] گزارش برادران مالمیران و مدد، گزارش کار، بانک اطلاعات ستاد کل سپاه.
- [۸] هر تریلی در هر بار به طور متوسط ۴ سطح پل خیبری (مشمول بر ۲۴ متر پل مفید) را منتقل می‌کرد. در بدو امر، کار تخلیه مونتاژ و نصب پل با استفاده از ۱۰ تریلی صورت پذیرفت ولی به تدریج این تعداد به ۵۰ عدد بالغ گردید. نظر به وزن زیاد قطعات پل، و سختی تخلیه آن‌ها توسط نفر، این کار با استفاده از جرثقیل‌های بوم کوتاه انجام گرفت (که از دید دشمن هم مخفی می‌ماند).
- [۹] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار فتوحی.
- [۱۰] گزارش برادر مدد، گزارش کار، بانک اطلاعات ستاد کل سپاه.
- [۱۱] گزارش برادران مالمیران، شهید علوی و مدد، گزارش کار، بانک اطلاعات ستاد کل سپاه.
- [۱۲] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار مهرداد.

[۱۳] کم بودن عمق آب در برخی از مناطق هور، استقرار نیروها و انتقال سریع آن‌ها را با مشکل مواجه می‌ساخت. امکان تردد قایق وجود نداشت. یا باید با انتقال خاک بسیار به منطقه، دژ ساخته می‌شد و یا با ابزار وسایل ابتکاری، امکان تردد و پشتیبانی از نیروها



فراهم می‌شد. اگر چه پل‌های کوثری تا حدی رفع نیاز رزمندگان را برآورده می‌ساخت اما ابعاد کوچک و مشکلات ناشی از آن، امکان تسهیلات، پشتیبانی و امداد رسانی فوری را میسر نمی‌ساخت. به گونه‌ای که فتوحی، فرمانده تیپ لشکر ۱۷ حضرت علی ابن ابیطالب، هنگام سرکش به نیروها در جزیره مجنون شمالی بر اثر آتش دشمن مجروح می‌شود. وی در خصوص مشکل تردد می‌گوید: «بخاطر عمق کم آب، امکان تردد قایق نبود. لذا مرا با آن وضع بد داخل فورغون قرار دادند و حدود ۷۰۰ متر روی پل‌های کوثری راه بردند، تا به محل تخلیه مجروحان برسیم. حالا شما حساب کنید برای عملیات قصد داشتیم ۹ یا ۱۰ گردان را از عقبه که با خط دشمن ۱۴ کیلومتر فاصله داشت به جلو منتقل کنیم، در حالی که این فاصله (که حائل بین ما و دشمن بود) تماما در آب پوشیده از نیزار بود و یا آب راه‌های بسیار باریک داشت مهمتر این که در جریان عملیات هم باید از آن‌ها پشتیبانی سریع به عمل می‌آمد و این یکی از مشکلات بود.».

[۱۴] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار فتوحی.

[۱۵] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار فتوحی و سردار جعفری.

[۱۶] برگرفته از نوار مصاحبه با دکتر نادری.

[۱۷] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار فتوحی.

[۱۸] برادر نادری فرمانده گردان: «مسئولین به طور جدی نسبت به سلامتی نیروها حساس بودند. رزمندگان نیز به رغم سن کمشان، دارای درک عمیق بودند و این مهم را به خوبی می‌فهمیدند، لذا پیوند عمیقی از اعتماد و باور متقابل بین آن‌ها برقرار بود. اگر غیر از این بود انجام کاری به این مشکلی، در محدودیت زمانی ۵ / ۲ ماهه، امکان‌پذیر نبود. علت آن بود که ما از جنس نظامی‌ها (ارتش) نبودیم که با ابلاغ و دستور صرف از آن‌ها بخواهیم که کار انجام دهند. بلکه انس و الفت صادقانه، باور و انگیزه‌های جدی باعث پیشرفت کارها شد.».

[۱۹] برگرفته از نوار مصاحبه با دکتر نادری.

[۲۰] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار فتوحی و سردار جعفری.

[۲۱] برگرفته از نوار مصاحبه با سردار وفایی.

## درباره مرکز تحقیقات رایانه‌ای قائمیه اصفهان

بسم الله الرحمن الرحيم

جَاهِدُوا بِأَمْوَالِكُمْ وَأَنْفُسِكُمْ فِي سَبِيلِ اللَّهِ ذَلِكُمْ خَيْرٌ لَكُمْ إِنْ كُنْتُمْ تَعْلَمُونَ (سوره توبه آیه ۴۱)

با اموال و جانهای خود، در راه خدا جهاد نمایید؛ این برای شما بهتر است اگر بدانید حضرت رضا (علیه السلام): خدا رحم نماید بنده‌ای که امر ما را زنده (و برپا) دارد ... علوم و دانشهای ما را یاد گیرد و به مردم یاد دهد، زیرا مردم اگر سخنان نیکوی ما را (بی) آنکه چیزی از آن کاسته و یا بر آن بیافزایند) بدانند هر آینه از ما پیروی (و طبق آن عمل) می‌کنند

بنادر البحار-ترجمه و شرح خلاصه دو جلد بحار الانوار ص ۱۵۹

بنیانگذار مجتمع فرهنگی مذهبی قائمیه اصفهان شهید آیت الله شمس آبادی (ره) یکی از علمای برجسته شهر اصفهان بودند که در دلدادگی به اهل بیت (علیهم السلام) بخصوص حضرت علی بن موسی الرضا (علیه السلام) و امام عصر (عجل الله تعالی فرجه الشریف) شهره بوده و لذا با نظر و درایت خود در سال ۱۳۴۰ هجری شمسی بنیانگذار مرکز و راهی شد که هیچ وقت چراغ آن خاموش نشد و هر روز قوی تر و بهتر راهش را ادامه می‌دهند.

مرکز تحقیقات قائمیه اصفهان از سال ۱۳۸۵ هجری شمسی تحت اشراف حضرت آیت الله حاج سید حسن امامی (قدس سره

الشریف) و با فعالیت خالصانه و شبانه روزی تیمی مرکب از فرهیختگان حوزه و دانشگاه، فعالیت خود را در زمینه های مختلف مذهبی، فرهنگی و علمی آغاز نموده است.

اهداف: دفاع از حریم شیعه و بسط فرهنگ و معارف ناب ثقلین (کتاب الله و اهل البیت علیهم السلام) تقویت انگیزه جوانان و عامه مردم نسبت به بررسی دقیق تر مسائل دینی، جایگزین کردن مطالب سودمند به جای بلوتوث های بی محتوا در تلفن های همراه و رایانه ها ایجاد بستر جامع مطالعاتی بر اساس معارف قرآن کریم و اهل بیت علیهم السلام با انگیزه نشر معارف، سرویس دهی به محققین و طلاب، گسترش فرهنگ مطالعه و غنی کردن اوقات فراغت علاقمندان به نرم افزار های علوم اسلامی، در دسترس بودن منابع لازم جهت سهولت رفع ابهام و شبهات منتشره در جامعه عدالت اجتماعی: با استفاده از ابزار نو می توان بصورت تصاعدی در نشر و پخش آن همت گمارد و از طرفی عدالت اجتماعی در تزریق امکانات را در سطح کشور و باز از جهتی نشر فرهنگ اسلامی ایرانی را در سطح جهان سرعت بخشید.

از جمله فعالیتهای گسترده مرکز :

الف) چاپ و نشر ده ها عنوان کتاب، جزوه و ماهنامه همراه با برگزاری مسابقه کتابخوانی

ب) تولید صدها نرم افزار تحقیقاتی و کتابخانه ای قابل اجرا در رایانه و گوشی تلفن همراه

ج) تولید نمایشگاه های سه بعدی، پانوراما، انیمیشن، بازیهای رایانه ای و ... اماکن مذهبی، گردشگری و ...

د) ایجاد سایت اینترنتی قائمیه [www.ghaemiyeh.com](http://www.ghaemiyeh.com) جهت دانلود رایگان نرم افزار های تلفن همراه و چندین سایت مذهبی دیگر

ه) تولید محصولات نمایشی، سخنرانی و ... جهت نمایش در شبکه های ماهواره ای

و) راه اندازی و پشتیبانی علمی سامانه پاسخ گویی به سوالات شرعی، اخلاقی و اعتقادی (خط ۲۳۵۰۵۲۴)

ز) طراحی سیستم های حسابداری، رسانه ساز، موبایل ساز، سامانه خودکار و دستی بلوتوث، وب کیوسک، SMS و ...

ح) همکاری افتخاری با دهها مرکز تحقیقی و حقوقی از جمله بیوت آیات عظام، حوزه های علمیه، دانشگاهها، اماکن مذهبی مانند مسجد جمکران و ...

ط) برگزاری همایش ها، و اجرای طرح مهد، ویژه کودکان و نوجوانان شرکت کننده در جلسه

ی) برگزاری دوره های آموزشی ویژه عموم و دوره های تربیت مربی (حضور و مجازی) در طول سال

دفتر مرکزی: اصفهان/خ مسجد سید/ حد فاصل خیابان پنج رمضان و چهارراه وفائی / مجتمع فرهنگی مذهبی قائمیه اصفهان

تاریخ تأسیس: ۱۳۸۵ شماره ثبت: ۲۳۷۳ شناسه ملی: ۱۰۸۶۰۱۵۲۰۲۶

وب سایت: [www.ghaemiyeh.com](http://www.ghaemiyeh.com) ایمیل: [Info@ghaemiyeh.com](mailto:Info@ghaemiyeh.com) فروشگاه اینترنتی:

[www.eslamshop.com](http://www.eslamshop.com)

تلفن ۲۵-۲۳۵۷۰۲۳-۲۳۱۱) فکس ۲۳۵۷۰۲۲-۲۳۱۱) دفتر تهران ۸۸۳۱۸۷۲۲ (۰۲۱) بازرگانی و فروش ۰۹۱۳۲۰۰۰۱۰۹ امور

کاربران (۰۳۱۱)۲۳۳۳۰۴۵

نکته قابل توجه اینکه بودجه این مرکز؛ مردمی، غیر دولتی و غیر انتفاعی با همت عده ای خیر اندیش اداره و تامین گردیده و لی جوابگوی حجم رو به رشد و وسیع فعالیت مذهبی و علمی حاضر و طرح های توسعه ای فرهنگی نیست، از اینرو این مرکز به فضل و کرم صاحب اصلی این خانه (قائمیه) امید داشته و امیدواریم حضرت بقیه الله الاعظم عجل الله تعالی فرجه الشریف توفیق روزافزونی را شامل همگان بنماید تا در صورت امکان در این امر مهم ما را یاری نمایند انشاءالله.

شماره حساب ۶۲۱۰۶۰۹۵۳، شماره کارت: ۶۲۷۳-۵۳۳۱-۳۰۴۵-۱۹۷۳ و شماره حساب شبا: -۰۶۲۱-۰۰۰۰-۰۰۰۰-۰۱۸۰-۰۹۰ IR



۵۳-۶۰۹ به نام مرکز تحقیقات رایانه‌ای قائمیه اصفهان نزد بانک تجارت شعبه اصفهان - خیابان مسجد سید

ارزش کار فکری و عقیدتی

الاحتجاج - به سندش، از امام حسین علیه السلام: - هر کس عهده دار یتیمی از ما شود که محنتِ غیبت ما، او را از ما جدا کرده است و از علوم ما که به دستش رسیده، به او سهمی دهد تا ارشاد و هدایتش کند، خداوند به او می‌فرماید: «ای بنده بزرگوار شریک کننده برادرش! من در کرم کردن، از تو سزاوارترم. فرشتگان من! برای او در بهشت، به عدد هر حرفی که یاد داده است، هزار هزار، کاخ قرار دهید و از دیگر نعمت‌ها، آنچه را که لایق اوست، به آنها ضمیمه کنید».

التفسیر المنسوب إلى الإمام العسکری علیه السلام: امام حسین علیه السلام به مردی فرمود: «کدام یک را دوست تر می‌داری: مردی اراده کشتن بینوایی ضعیف را دارد و تو او را از دستش می‌رهانی، یا مردی ناصبی اراده گمراه کردن مؤمنی بینوا و ضعیف از پیروان ما را دارد، اما تو دریچه‌ای [از علم] را بر او می‌گشایی که آن بینوا، خود را ببدان، نگاه می‌دارد و با حجت‌های خدای متعال، خصم خویش را ساکت می‌سازد و او را می‌شکند؟».

[سپس] فرمود: «حتماً رهاندن این مؤمن بینوا از دست آن ناصبی. بی‌گمان، خدای متعال می‌فرماید: «و هر که او را زنده کند، گویی همه مردم را زنده کرده است»؛ یعنی هر که او را زنده کند و از کفر به ایمان، ارشاد کند، گویی همه مردم را زنده کرده است، پیش از آن که آنان را با شمشیرهای تیز بکشد».

مسند زید: امام حسین علیه السلام فرمود: «هر کس انسانی را از گمراهی به معرفت حق، فرا بخواند و او اجابت کند، اجری مانند آزاد کردن بنده دارد».



مرکز تحقیقات و ترجمه

اصفهان

گام‌ها

WWW



برای داشتن کتابخانه های تخصصی  
دیگر به سایت این مرکز به نشانی

[www.Ghaemiyeh.com](http://www.Ghaemiyeh.com)

[www.Ghaemiyeh.net](http://www.Ghaemiyeh.net)

[www.Ghaemiyeh.org](http://www.Ghaemiyeh.org)

[www.Ghaemiyeh.ir](http://www.Ghaemiyeh.ir)

مراجعه و برای سفارش با ما تماس بگیرید.

۰۹۱۳ ۲۰۰۰ ۱۰۹

